

SPECIALE RENAULT-EDITIE

Auto Week

VOL VAN AUTO'S

**Android Automotive
op een groot scherm: top**



De wijzigingen die bij Renault doorvoerde, sorteren een groter effect dan de nieuwtjes van Toyota

DUBBELTEST
RENAULT CAPTUR E-TECH |
TOYOTA YARIS CROSS

SUCCESNUMMERS MET HOGE INSTAP



PLUS CAPTUR DUIDELIJK ANDERS MET DE NIEUWE NEUS | SAMENSPEL TUSSEN ELEKTRISCHE DEEL EN DE ATMOSFERISCHE 1,6-LITER VIERCILINDER SOEPEL | RENAULT IETS GOEDKOPER DAN TOYOTA



Renault Captur E-Tech Full Hybrid 145 Techno | 145 pk | € 35.090



DE SLAG OM FRANKRIJK

Tekst Jan Lemkes,
foto's Chris Schotanus

De Renault Captur was in 2013 een van de grondleggers van het B-SUV-segment, maar de afgelopen jaren blijkt de nota bene in Frankrijk gebouwde Toyota Yaris Cross vaak populairder. Met een nieuwe neus mag de Captur de aanval op Toyota's succesnummer wederom openen, met een verrassend resultaat.



Toyota Yaris Cross Hybrid 130 Launch Edition | 130 pk | €40.495



Renault Captur E-Tech full hybrid 145 | top 170 km/h | 0-100 km/h in 10,1 s

Wat is de meest gebouwde auto van Frankrijk? Bij die vraag is het logisch om meteen aan Peugeot, Citroën of Renault te denken, maar het feit dat hij hier wordt gesteld, zegt mogelijk al genoeg. Inderdaad: de Toyota Yaris Cross rolt in Frankrijk van de productieband. Hij doet dat ook nog in grotere aantallen dan welke Franse auto dan ook én houdt dat al drie jaar vol.

De Renault Captur wordt helemaal niet in Frankrijk gebouwd, maar zou niets aan de positie van de Yaris Cross veranderen als hij er wel van de productieband zou lopen. De fabriek in het Spaanse Valladolid leverde in 2024 dik 150.000 Capturs op, flink minder dan de 200.000 Yaris Crossen die in dat jaar in het Franse Valenciennes uit de fabriekshallen werden gereden.

In de verkoopcijfers zijn de verhoudingen uiteraard ongeveer hetzelfde, of we nu naar Europa of naar Nederland kijken. Eerlijk is eerlijk: het is hartstikke logisch. De compacte Toyota is dankzij zijn hybride aandrijflijn zeer zuinig, heeft een van de grootste bagageruimtes in zijn klasse, rijdt uitstekend en geeft de consument bovendien veel vertrouwen dankzij het ijzersterke kwaliteitsimago dat Toyota nu eenmaal heeft.

Niet zo gek dus dat Toyota bij de eind 2023 gepresenteerde update alleen het hoognodige aan de Yaris Cross veranderde. Hij kreeg andere wielen, verse lakkleuren, een nieuw infotainmentsysteem en tegen

meerprijs een wat krachtiger versie van de bekende hybride-aandrijving, waarmee de niet-hybride Yaris Cross komt te vervallen.

De tweede generatie van de Renault Captur is met geboortjaar 2019 net wat ouder dan de Yaris en kreeg in 2024 een veel uitgebreidere update, die we met recht een facelift mogen noemen. De gehele neus is vervangen door een strakker snoetwerk, passend bij de design-metamorfose die Renault met de Scenic heeft ingezet. In het geval van de Captur past het hoekige front niet zo mooi bij de juist sterk afgeronde koets, maar vooruit.

Verwennerij

Het interieur van de Captur is duidelijk niet van de jongste Renault-lichting, maar

ouderwets is dit interieur allerm minst. Een grote verbetering is er dankzij de komst van een nieuw infotainmentsysteem, dat nu standaard is gekoppeld aan een groot 10,4-inch scherm en draait op een Android Automotive-besturingssysteem. Dat maakt het snel, uitgebreid, toekomstbestendig en overzichtelijk. Erg fijn dus. De ronde draaiknoppen voor de klimaatregeling zijn verdwenen, maar in plaats daarvan zijn er schakelaars met dezelfde functie. Prima.

Bij Toyota verscheen eveneens nieuw infotainment, zij het zonder inmenging van Google of een andere bekende techgigant. Ook hier is het nieuwe systeem een flinke verbetering ten opzichte van de oude situatie, al maakt Toyota's Smart Connect-systeem net wat minder indruk dan Renaults Open R-omgeving. Bij Toyota zijn dit nieuwe systeem en het grotere 10,5-inch scherm bovendien niet standaard. Instapversies krijgen nog het 'oude' 9-inch scherm, inclusief de anders gevormde ventilatieroosters en volumetoetsen die daarbij horen.

Ongeacht die keuze is het Yaris Cross-interieur een degelijk geheel met evengoed een leuke vormgeving en prima materialen. De bouwkwiteit van de Captur blijft iets achter, maar maakt indruk met fraaie details als aluminium afwerking voor de raamknoppen en de 'zwevende' middenconsole, die zo typerend is voor dit model. Een goede zitpositie vinden lukt in beide modellen wel, maar het kost in de Captur iets meer moeite.



OPMERKELIJK

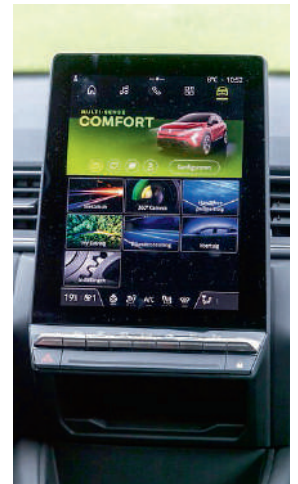
Met 'e-save' bewaar je stroom voor later. In deze stekkerloze hybride wat onzinnig.



A Dit dashboard kennen we al jaren, maar het oogt nog steeds prima.
B Het grote touchscreen is inmiddels standaard.
C De draaiknoppen van de klimaatregeling zijn bij de facelift verdwenen.



Dankzij Android Automotive heb je gewoon Google Maps in het cluster.



Het multimediascherm werkt uitstekend en ziet er nog goed uit ook.

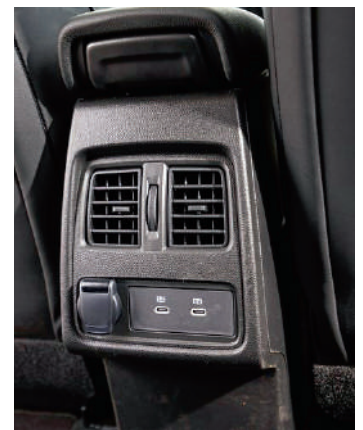


De 'zwevende' middenconsole blijft een typisch Captur-kenmerk.

Kleinere bagageruimte dan de Yaris Cross; op te lossen door de bank naar voren te schuiven.



De neus is totaal anders dan voor de facelift en veel strakker dan de rest van de koets.



Keurige ventilatieroosters en usb-c-poorten achter in de Captur.

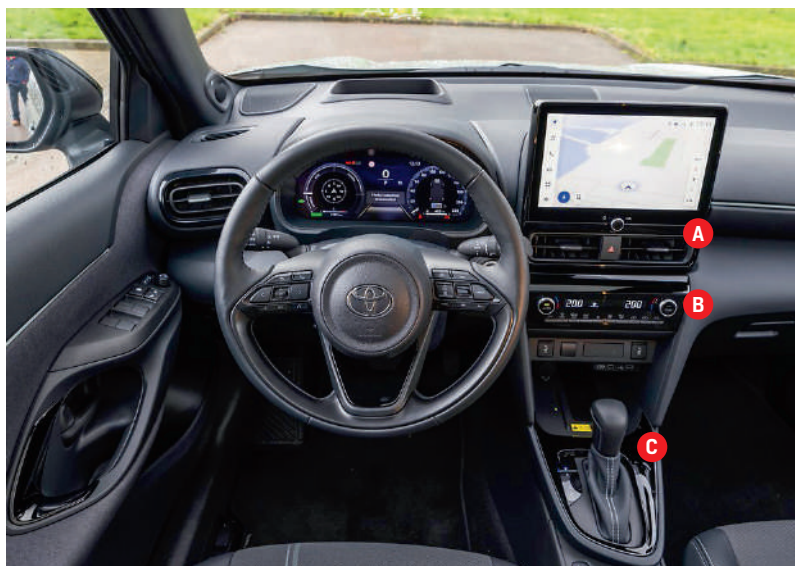
De Franse aandrijflijn heeft in deze toepassing een eigenschap die in ons land irritant kan zijn



Op de achterbank wint de Captur het duidelijk van de Yaris Cross.



Panoramadaken die open kunnen zijn ook bij Renault aan het verdwijnen, maar de Captur heeft hem nog.



A Nieuw infotainment en wat strakkere ventilatieroosters sinds 2024.

B Een apart cluster voor de klimaatregeling, altijd fijn.

C Traditionele, mechanische automaatpook.



Een elektrische achterklep is geen gemeengoed in deze klasse, maar de Toyota heeft hem.



Prima infotainmentsysteem, voldoende vlot en overzichtelijk.



Een flinke brij aan knoppen voor de cruisecontrol: niet erg overzichtelijk.

Bij goedkopere modellen brandt het onderste deel van de achterlamp, bij duurdere deze 'streep'.



Met bijna 400 liter is de bagageruimte van de Yaris Cross echt flink.



Dit is de absolute topversie, dus die 'loze' knoppen blijven leeg.

De Yaris Cross is hier opvallend krapper en ook slechter afgewerkt



Het is niet alleen krap achterin, maar ook kaal en matig afgewerkt.



Een opvallend groot panoramadak, maar het kan niet open.



OPMERKELIJK

Een 'stoer' instrumentarium, wie wil dat nu niet?



Toyota Yaris Cross Hybrid 130 | top 170 km/h | 0-100 km/h in 10,5 s

Verder naar achteren wordt het verschil tussen de twee groter. De Renault biedt achterin ook aan volwassenen nog best een goede zitplaats en 'verwent' achterpassagiers bovendien met ventilatieroosters en usb-poorten. De Yaris Cross is hier opvallend krappier, maar ook minder goed afgewerkt. En hij ontbeert de voorzieningen die de Renault wel heeft. Qua bagageruimte is het min of meer gelijkspel. De Renault biedt weliswaar op papier minder liters, maar met het meetlint in de hand valt het verschil wel mee. Bovendien heeft de Captur een verschuifbare achterbank, die het mogelijk maakt om nog wat beenruimte op te offeren voor extra bagageruimte.

Het extra vermogen van de Hybrid 130-versie van de Yaris Cross komt vooral door

de montage van een krachtiger elektromotor. Dat is goed nieuws, want het betekent dat de 1,5-liter driecilinder benzinemotor wat wordt ontlast en zich meer op de achtergrond houdt. Verwacht er evengoed geen wonderen van, want van een zware belasting moet deze kleinste onder de Toyota-hybrides nog altijd niet veel hebben. De motor moet dan flink aan de bak en laat zich mede dankzij de traploze overbrenging goed horen. Bij normaal gebruik heb je er echter weinig last van en is het zeker plezierig dat er net iets meer kracht beschikbaar is.

De eveneens hybride Captur blijkt een beschaafder type. Renaults veelbesproken combinatie van elektromotoren en mechanische en elektronische versnellingen lijkt een

typisch gevalletje 'moeilijk doen als het ook makkelijk kan', maar is na een wat moeizame start uitgekristalliseerd tot een behoorlijk prettige aandrijflijn. Schakelen op onverwachte momenten doet hij nog steeds, maar schokkerig is hij niet meer en het samenspel tussen het elektrische deel en de atmosferische 1,6-liter viercilinder verloopt soepel. Met een systeemvermogen van 145 pk is de Renault nog wat krachtiger dan de Toyota-aandrijflijn, al is de Captur ook zwaarder en dus zeker niet wezenlijk sneller.

Mooie balans

Belangrijk is wel dat presteren hier met meer gemak en plezier lijkt te gaan, al is de Toyota (zie 'Verbruik') zuiniger. De Yaris aandrijflijn heeft in deze toepassing trouwens een eigenschap die vooral in Nederland irritant kan zijn: bij 100 km/h schakelt hij continu de motor in en weer uit. Dat is goed te horen en wie het eenmaal heeft opgemerkt, kan het moeilijk negeren.

Afgezien daarvan kennen we de Captur als een comfortabele reisgenoot en daar verandert met de facelift gelukkig niets aan. Zijn onderstel is mooi in evenwicht en de besturing is prettig afgewogen en voldoende direct, zodat er een mooie balans ontstaat. Niets mis mee dus, al doet de Yaris Cross het met zijn iets geraffineerdere onderstel marginaal beter. Toyota heeft inmiddels een naam hoog te houden op dit gebied en dat komt ook – of zelfs – door de toch vrij hoge



GEGEVENS	Renault	Toyota
Aandrijflijn	benzine, hybride	benzine, hybride
Verbrandingsmotor	4-cil. in lijn	3-cil. in lijn
Cilinderinhoud	1.598 cc	1.490 cc
Max. vermogen	68 kW/93 pk	68 kW/93 pk
Max. koppel	145 Nm	120 Nm
Max. vermogen elektromotor	g.o.	62 kW/84 pk
Max. koppel elektromotor	205 Nm	185 Nm
Max. systeemvermogen	105 kW/145 pk	96 kW/130 pk
Max. systeemkoppel	250 Nm	g.o.
Uitstoot CO2	105 g/km	109 g/km
Aandrijving	voorwielen	voorwielen
Aantal versnellingen	8, automatisch	automatisch
Remmen voor/achter	gev. schijven/schijven	gev. schijven/schijven
Bagageruimte	348-1.525 liter	397 liter
Gewicht	1.345 kg	1.195 kg
Laadvermogen	555 kg	495 kg
Aanhanger (geremd)	750 kg	750 kg

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

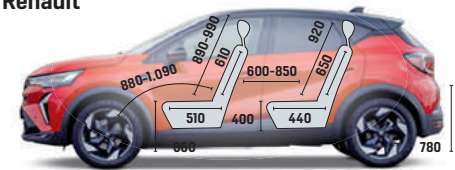
Kosten		
Vanafprijs	€ 32.690	€ 37.595
Prijs uitvoering	€ 35.090	€ 40.695
Prijs testauto	€ 38.590	€ 42.190
Wegenbelasting/3 mnd.	€ 190-€ 207	€ 164-€ 179
Energie label/bijtelling	A/22%	B/22%
Garantie	2 jaar, onbeperkt, 12 jaar carrosserie	10 jaar, 200.000 km, 12 jaar carrosserie
Onderhoudsinterval	20.000 km/1 jaar	15.000 km/1 jaar
Prestaties		
0-50 km/h	3,9 s	3,5 s
0-80 km/h	7,4 s	7,1 s
0-100 km/h	10,1 (10,6*) s	10,5 (10,7*) s
50-80 km/h	3,5 s	3,6 s
80-120 km/h	7,7 s	7,7 s
Topsnelheid*	170 km/h	170 km/h
Remmen		
50-0 km/h	8,7 m	10,5 m
100-0 km/h	34,9 m	43,5 m
Toerental		
130 km/h	niet inzichtelijk	variabel

Testwaarden: 9 °C, bewolkt, asfalt vochtig

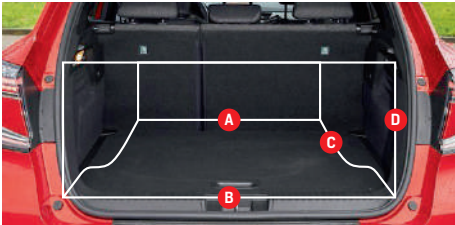
* = fabrieksopgave

MATEN in mm

Renault

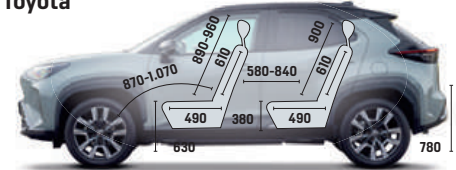


lengte **4.239**, wielbasis **2.639**, breedte **1.797**, hoogte **1.575**, interieurbreedte voor **1.470**, interieurbreedte achter **1.400**, draaicirkel **11,1 m**, banden testauto **Continental EcoContact 6Q, 215/55 R18**,

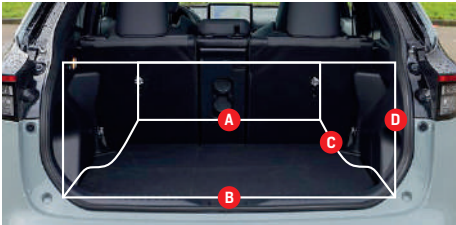


A breedte tussen wielkasten **1.000**, **B** breedte laadopening **1.010**, **C** lengte tot aan achterbank **750**, **D** hoogte tot aan onderzijde hoedenplank **400-530**

Toyota



lengte **4.172**, wielbasis **2.560**, breedte **1.765**, hoogte **1.560**, interieurbreedte voor **1.400**, interieurbreedte achter **1.360**, draaicirkel **10,6 m**, banden testauto **Yokohama BluEarth Winter, 215/50 R18**,



A breedte tussen wielkasten **920**, **B** breedte laadopening **1.050**, **C** lengte tot aan achterbank **810**, **D** hoogte tot aan onderzijde hoedenplank **420-510**

en smalle Yaris Cross, die net als zijn grotere broertjes erg goed rijdt. Hij is scherp en best dynamisch, heeft veel grip en biedt gewoon veel comfort.

De standaard veiligheidssystemen, inclusief adaptieve cruisecontrol en een actieve rijstrookassistent, dragen daar ook aan bij. De systemen werken goed, al is de bediening ervan door de brij aan knoppen op het stuur wel wennen. Bij de Renault is het min of meer andersom: de bediening heb je zo door, maar met name de adaptieve cruisecontrol van ons testexemplaar had er soms geen zin in. Bovendien zijn de hulpjes bij Renault niet standaard op de basisuitvoering.

Duur door 130

De 130 pk hybride aandrijflijn van de Yaris Cross is standaard vanaf het derde uitrustings-niveau. De twee goedkoopste modellen krijgen nog gewoon de 115 pk variant mee en er is niet één versie waarbij er vrije keuze is tussen een van de twee krachtbronnen. Deze keuze van Toyota verklaart meteen de hoge vanaf-prijs van €37.595 die je in de gegevenstabel terugvindt, want die geldt voor de goedkoopste Yaris Cross met 130 pk. Wie genoeg neemt met minder vermogen stapt voor €31.295 in een Yaris Cross Hybrid 115. De Hybrid 130 is minstens een Executive en biedt ten opzichte van de goedkoopste versie dus niet alleen dat extra vermogen, maar bijvoorbeeld ook verwarmde sportstoelen, 18-inch lichtmetalen wielen, een extra klimaatzone, een in drieën neerklapbare achterbank en een digitaal instrumentarium. Elke Yaris Cross heeft klimaatregeling, de genoemde rijhulpsystemen en (16 inch) lichtmetaal, maar met halogeen-koplampen en het simpeler infotainment-systeem laat de instapper toch echt wat te

VERBRUIK

Fabrieksopgave WLTP	
Renault	4,7 l/100 km [1:21,3]
Toyota	4,8 l/100 km [1:20,8]
Test	
Renault	5,8 l/100 km [1:17,2]
Toyota	5,2 l/100 km [1:19,1]
Tankinhoud	
Renault	48 liter
Toyota	36 liter
Actieradius	
Renault	825 km
Toyota	687 km

Geen verrassing: de Yaris Cross is zuiniger dan de Captur. Dat is het merk aan zijn stand verplicht en blijkt ook hier, al doet de Renault het niet onaardig.

wensen over. De hybride Captur is er vanaf €32.390. Dan heb je meteen 145 pk, maar niet de adaptieve cruisecontrol en automatische airco die de Toyota wel standaard heeft.

Daar staat tegenover dat de Captur standaard ledkoplampen en een volwaardig mediasysteem (zonder navigatie) meekrijgt. Maar ook hier is de roep van de luxere uitvoeringen goed hoorbaar. Wie er gehoor aan geeft, komt al snel tot de conclusie dat de Renault bij een vergelijkbare uitrusting een slagje goedkoper is dan de Toyota, vooral omdat de Japanner ondanks een recente prijsverlaging best aan de prijs is. De geteste Yaris Cross Launch Edition onderstreept dat met een prijs van (inclusief opties) dik 42 mille, maar ook met iets minder luxe komt die magische grens van €40.000 hier nog wat eerder in beeld dan bij Renault. **AW**

Auto Week OORDEEL

- 1 Renault
33 punten
- 2 Toyota
32 punten



Jan Lemkes

Bij een eerdere vergelijking tussen andere versies van deze auto's won de Toyota, nu is het net andersom. De wijzigingen die sindsdien bij Renault zijn doorgevoerd, sorteren dan een groter effect dan de nieuwtjes die Toyota onlangs introduceerde. De Captur heeft niet alleen een beter infotainmentsysteem gekregen, maar ook een verder verfijnde aandrijflijn. Tel daar de inmiddels gunstiger prijsstelling bij op en de Captur sprokkelt net een puntje meer binnen.

Concurrenten



Nissan Juke Hybrid 143, vanaf €36.540. De Juke is enigszins in de vergetelheid geraakt, maar is nog altijd een leuk en lekker opvallend alternatief.



Kia Niro Hybrid, vanaf €34.795. De Kia Niro is in feite een halve slag groter dan de auto's op deze pagina's en dat zie je terug in de ruimte aan boord.

SCOREKAART



RENAULT

TOYOTA



AANDRIJFLIJN

Anders dan anders, maar het werkt fijn.
●●●●○

Zuinig en soepel, maar ook wat rumoerig.
●●●●○



RIJDEN

Comfortabele, fijne auto.
●●●●○

Uitstekend onderstel, prettige besturing.
●●●●○



UITRUSTING / PRIJS

Een haartje goedkoper dan de Yaris.
●●●●○

Als 130 altijd duur, maar de Hybrid 115 valt mee.
●●●●○



RUIMTE

Door een ruimere achterbank breder inzetbaar.
●●●●○

Grote bagageruimte, maar echt krap achterin.
●●●●○



INTERIEUR

Nog altijd mooi, niet meer het modernste.
●●●●○

Keurig en degelijk, maar niet achterin.
●●●●○



MULTIMEDIA

Android Automotive op een groot scherm: top.
●●●●○

Stuk beter dan voorheen, vlot en overzichtelijk.
●●●●○



VEILIGHEID

Lagere Euro NCAP-score en minder hulpjes, korte remweg.
●●●●○

Uitrusting indrukwekkend, lange remweg door winterbanden.
●●●●○



GEBRUIKSKOSTEN

In alles net even duurder.
●●●●○

Laag gewicht, laag verbruik, veel garantie.
●●●●○



UITSTRALING

Duidelijk anders met de nieuwe neus.
●●●●○

Overbekend en een beetje saai.
●●●●○

RENAULT CAPTUR FULL HYBRID E-TECH



ontdek meer



tot 40% brandstofbesparing¹
tot 80% elektrisch rijden in de stad²
rijbereik tot 1.000 km³
openR link multimediasysteem met ingebouwde Google services⁴
28 geavanceerde rijhulpsystemen



1. wltc cyclus laag/utac/april 24. 2. in stadscyclus. 3. met een volle tank benzine. 4. Google, Google Play, Google Maps, Waze en andere merken zijn handelsmerken van Google LLC. © c. pausania

renault.nl